

BMW Czech Republic Česká republika



Informace pro média
Říjen 2022

Nové BMW M 1000 R.

Obsah.

1. Celkový koncept. (Krátká verze)	2
2. Pohon.	8
3. Podvozek a aerodynamika.	10
4. Elektrický systém a elektronika.	12
5. Křivky výkonu a točivého momentu.	14
6. Technické údaje.	15



1. Celkový koncept.



„M R je druhým M modelem od BMW Motorrad. Na základě současných modelů S 1000 R a S 1000 RR byl motocykl M 1000 R (zkráceně M R) vyladěn tak, aby splňoval specifické požadavky supersportovního roadsteru. Jeho jízdní dynamika hovoří sama za sebe jak na okresní silnici, tak na závodní trati.“ Ralf Mölleken, vedoucí projektu čtyřválcových modelů.

Nové BMW M R: M Roadster, který dostojí nejvyšším nárokům na silnici i závodním okruhu.

Již na konci roku 2018 představilo BMW Motorrad úspěšnou strategii automobilové řady M také v kategorii motocyklů a od té doby nabízí speciální M výbavu a díly M Performance. Nové BMW M 1000 R, zkráceně označované jako M R, je po superbiku M 1000 RR druhým M modelem BMW Motorrad slavícím svou světovou premiéru: M Roadster.

V jubilejním roce 50. výročí společnosti BMW M GmbH se BMW Motorrad s novým modelem M R rovněž hlásí k dynamické filozofii nejvýkonnějšího písmene na světě: M je celosvětovým synonymem závodních úspěchů i fascinace vysokovýkonnými modely BMW a je určeno zákazníkům s mimořádně vysokými nároky na výkon, exkluzivitu a individualitu.

S motorem o výkonu 154 kW (210 k), pohotovostní hmotností pouhých 199 kg s plnou nádrží, podvozkem a aerodynamikou navrženou jak pro dynamické svezení na okresních silnicích, tak pro rychlá kola na závodním okruhu přináší nové M R dynamický zážitek z jízdy v segmentu roadsterů, který byl dříve vyhrazen čistokrevným superbikům.



Výkonný čtyřválec M R vycházející z motoru RR. Ještě vyšší maximální výkon, točivý moment a lepší zátať a trakce díky kratšímu sekundárnímu převodu pro maximální požitek z jízdy na okresních silnicích a závodních okruzích.

Nové M R je vybaveno vylepšeným vodou chlazeným řadovým čtyřválcem, který vychází z pohonné jednotky modelu S 1000 RR. Jeho maximální výkon činí 154 kW (210 k) při 13 750 1/min, což je o 33 kW (45 k) více než u modelu S 1000 R. Maximální točivý moment 113 Nm nastupuje při 11 000 1/min (S 1000 R: 114 Nm při 9250 1/min). V porovnání s modelem S 1000 R je omezovač otáček modelu M R nastaven na 14 600 1/min. Zvýšený záběr zadního kola při všech rychlostních stupních zajišťuje také zkrácený sekundární převod díky použití pastorku se 47 zuby (S 1000 R: 45 zubů). Kromě toho jsou převodové poměry 4., 5. a 6. rychlostního stupně kratší, což také prospívá zátaťu a trakci zadního kola.

M křídélka a vysoká přední kapotáť: později na brzdách a rychleji na plynu bez tendence motocyklu zvedat přední kolo díky většímu aerodynamickému přitlaku.

Kromě technologie pohonu a podvozku byla rozhodujícím bodem v technických specifikacích modelu M R také aerodynamika. Nové M R dostalo na přední kapotáť M křídélka s cílem dosáhnout ještě rychlejších časů na závodním okruhu a co nejlepší jízdní stability ve vysokých rychlostech. Již při rychlosti 160 km/h zatěžují díky vytvářenému aerodynamickému přitlaku přední kolo dalšími 11 kg. Poněkud zvýšenému aerodynamickému odporu způsobenému mírně zvětšenou dodatečnou čelní plochou a tvarem M křidélek vývojáři BMW Motorrad čelili odpovídajícím aerodynamickým krytem před přístrojovým panelem, dodávaným v kombinaci s paketem M Competition.

Odpružení a podvozek upravené pro dynamickou jízdu na okresních silnicích a závodních tratích s plně nastavitelnými prvky odpružení, tlumičem řízení, vyfrézovanými držáky řídítek, širší trubkou řídítek s laserem gravírovaným nápisem „BMW M 1000 R“ a zpětnými zrcátky na koncích řídítek.

Odpružení a podvozek nového M R vychází z modelu S 1000 R, jehož hlavním prvkem je hliníkový mostový rám. U modelu M R je přední kolo vedeno obrácenou teleskopickou vidlicí s průměrem pístů 45 mm v provedení „All black“, tedy skutečně celočerném. Vidlice upside-down je vybavena takzvanými vložkami s uzavřenými kazetami, které jsou oddělené od hydraulických systémů pístů. Další novinkou modelu M R



je dodatečná nastavitelnost předpětí vidlice ve spojení se standardně dodávaným systémem Dynamic Damping Control (DDC).

Kromě toho je vidlice modelu M R vybavena horní trojitou svorkou s důmyslně vyfrézovanou objímkou řídítek a širšími černými hliníkovými řídítky, než jaké byly dříve k vidění na modelu S 1000 R, na nichž je laserem vygravírovaný nápis „BMW M 1000 R“. Novinkou u modelu M R jsou také zpětná zrcátka umístěná na koncích řídítek z kovaného hliníku. Upraveny byly rovněž „nohy“ vidlice, které jsou nyní navrženy tak, aby se do nich vešly nové M brzdové třmeny. Dalším novým prvkem modelu M R je nastavitelný tlumič řízení.

M brzdy s ruční radiální brzdovou pumpou a lehká kovaná hliníková kola pro optimální jízdní dynamiku na závodním okruhu a v ostrém režimu. Exkluzivní M karbonová kola jako součást balení M Competition.

Po modelu M 1000 RR je nové M R druhým motocyklem BMW, který je vybaven M brzdovou soustavou. Brzdy byly navrženy přímo na základě zkušeností s brzdami závodních strojů BMW Motorrad v mistrovství světa superbiků. Modře lakované brzdové třmeny se vyznačují známým M logem.

Spolu se dvěma 5 mm silnými brzdovými kotouči o průměru 320 mm a černě lakovanými hliníkovými držáky brzdových kotoučů představuje brzdový systém vybavený novou ruční radiální brzdovou pumpou v současnosti vrchol vývoje brzdových systémů v oblasti silničních strojů. Nové M R je již ve standardu vybaveno velmi lehkými kovanými hliníkovými koly. V rámci balení M Competition jsou k dispozici exkluzivní M karbonová kola s nově navrženy pásky na ráfku.

Brake Slide Assist – pomáhá jezdcům, když smykem najíždí do zatáčky.

Nová funkce Brake Slide Assist je důležitou a velmi užitečnou inovací, zejména pro jezdce na závodních tratích. Umožňuje jezdcům při brzdění najet do zatáčky s konstantním skluzem.

Přístrojový panel se skvěle čitelným 6,5palcovým barevným displejem, novým zobrazením otáčkoměru (červené sekce) a rozhraním OBD pro M GPS Datalogger a časomírou M GPS Laptrigger, které lze používat prostřednictvím aktivačního kódu.

Přístrojový panel nového M R má stejný základní design a úvodní M animaci jako M RR. Aktivační kód, který je součástí volitelné výbavy (součást balení M Competition), lze použít k poskytnutí komplexního datového materiálu pro použití M GPS stopky a GPS senzoru



zasílajícího údaje do přístrojů (originální příslušenství pro motocykly BMW Motorrad) přes rozhraní OBD přístrojového panelu.

M design a dynamické tvary M R naznačují ultimativní výkony a sportovní charakter.

Ještě více než S 1000 R je nové M R s vylepšenou technologií podvozku a dosud nejvýkonnějším motorem použitým v dynamickém roadsteru od BMW Motorrad nekompromisně navržen pro sportovní jízdu – ať už na okresních silnicích, nebo na závodním okruhu. M R je vrchol toho, co je v současnosti v segmentu roadsterů možné. Proporce M R jsou ultrakompaktní, sportovní a trojrozměrně navržené plochy jsou vzrušující a dynamické současně. Štíhlé, útlé a mimořádně agresivní M R vypadá zepředu neobyčejně osobitě díky novým M křídélkům. Zásluhou světelného podpisu, který je jakousi obdobou automobilové masky chladiče ve tvaru ledvinek, je navíc nové M R zepředu jasně rozpoznatelné jako motocykl BMW.

Dynamicky navržený vzhled nového M R se odráží také v jeho barevném pojetí. Kombinace světle bílé pastelové barvy a trikolory M Motorsport dodává základní variantě M R mimořádně lehký, sportovní a jezdecky přívětivý vzhled, zatímco barevné schéma černá metalíza Blackstorm/trikolora M Motorsport, které je součástí balíčku M Competition, znamená absolutní výkon a dynamiku.

Designově a technologicky nekompromisní: M R s balíčkem M Competition.

Pro ty, kteří stále nejsou spokojeni se standardně vybaveným novým M R, a pro znalce závodní technologie a sportovce v jedné osobě nabízí balíček M Competition fascinující směsici prvotřídních komponentů. Kromě barevného provedení černá metalíza Blackstorm/trikolora M Motorsport zahrnuje balíček M Competition M karbonová kola, M systém stupaček pro jezdce, M karbonové díly, jako je blatník zadního kola a karbonový chránič řetězu, blatník předního kola, kryty nádrže, kryt airboxu s páskami, větrný deflektor, kryt pastorku, balíček M sedlo spolujezdce, jakož i M kryt sedla spolujezdce a frézovaný, plně nastavitelný M systém stupaček pro jezdce.

Nejdůležitější prvky nového BMW M 1000 R.

- Motor M RR s proměnnou vačkou, výkon 154 kW (210 k) při 13 750 ot/min, tedy o 33 kW (45 k) více než u S 1000 R. Maximální točivý moment 113 Nm při 11 000 1/min (S 1000 R: 114 Nm při 9250 1/min).



- Kratší sekundární převod (ozubené kolo se 47 zuby místo 45).
- Kratší převodové poměry 4., 5. a 6. rychlostního stupně.
- Vylepšený systém sání s kratšími sacími kanály pro vylepšenou výměnu plynů ve vysokých otáčkách.
- Zadní titanový tlumič výfuku.
- Řetěz M Endurance.
- Jízdní režimy „Rain“, „Road“, „Dynamic“, „Race“ a „Race Pro 1-3“ a nejnovější generace dynamické kontroly trakce DTC a DTC kontrola zvedání předního kola se 6osým senzorem.
- Tři nastavitelné charakteristiky škrticí klapky pro optimální odezvu. Intenzita brzdění motorem nastavitelná ve třech úrovních v režimu „Race Pro“.
- Funkce Brake Slide Assist pomáhá jezdcovi při najíždění do zatáček driftem.
- Shift Assistant Pro pro rychlé řazení na vyšší i nižší stupně bez použití spojky. Kulisu řazení lze jednoduše otočit pro použití na závodním okruhu.
- Funkce Launch Control pro perfektní start do závodu a Pit-Lane-Limiter pro správnou rychlost v boxové uličce.
- Hill Start Control Pro pro pohodlné rozjezdy do kopce.
- M křídélka a vysoká přední kapotáž. Později na brzdách a rychleji na plynu díky většímu aerodynamickému přítlaku bez jakéhokoli snížení maximální rychlosti.
- Spoiler motoru.
- Obrácená teleskopická vidlice (upside-down) v provedení „All black“ s nastavitelným předpětím ve spojení se standardním systémem DDC.
- M brzdy poprvé na modelu Dynamic Roadster od BMW Motorrad: M R s maximálním brzdícím výkonem pro okresní silnice i závodní okruhy.
- Hliníková kovaná kola.
- M karbonová kola s M pásky a M nápisem na ráfku: prvotřídní high-tech komponenty pro maximální výkon jako součást balení M Competition.
- M brzdová a spojková páčka.
- Nastavitelný tlumič řízení.



- Frézovaná objímka řídítek.
- Oproti modelu S 1000 R širší trubková řídítka s laserem vygravírovaným nápisem „BMW M 1000 R“.
- Zrcátka umístěná na koncích řídítek.
- Hlavní světlomet s osvětleným logem M.
- Malý držák registrační značky.
- Multifunkční přístrojový panel s dokonale čitelným 6,5palcovým barevným displejem a OBD rozhraní, které lze použít s aktivačním kódem pro senzor GPS zasílající údaje do přístrojů a M GPS stopky.
- Nový design otáčkoměru (červené pole).
- Lehká M baterie, USB nabíjecí port v zadní části, výkonné LED podsvícení, elektronický systém pro udržování rychlosti a vyhřívané rukojeti.
- Bezklíčkový systém Keyless Ride Light (pouze zapalování).
- M design a dynamické tvary naznačují ultimativní výkon roadsteru.
- Paket M Competition.
- Systém RDC ve standardní výbavě.
- Rozsáhlá paleta volitelného příslušenství.



2. Pohon.

„S motorem modelu M 1000 R se nám podařilo dosáhnout technické rovnováhy. Pro supersportovní jízdu na okresních silnicích je k dispozici příjemná výkonová charakteristika s velkým točivým momentem v nízkém a středním pásmu otáček, zatímco pro jízdu na závodním okruhu je k dispozici vysoký maximální výkon. Výrazně lepší hodnoty zrychlení a zátahu jsou pro jezdce okamžitě patrné.“
Ralf Möllleken, vedoucí projektu M 1000 R.

Výkonný řadový čtyřválec M R vycházející z motoru RR. Ještě vyšší maximální výkon a vyšší točivý moment pro maximální užitek z jízdy na okresních silnicích i závodních okruzích.

Nové M R využívá vodou chlazený řadový čtyřválcový motor převzatý z modelu M RR. Jeho maximální výkon činí 154 kW (210 k) při 13 750 1/min, což je o 33 kW (45 k) více než u modelu S 1000 R. Maximální točivý moment 113 Nm nastupuje při 11 000 1/min. Oproti modelu S 1000 R byly maximální otáčky motoru M R zvýšeny z 12 000 na 14 600 1/min.

V rozsahu otáček nad 10 000 1/min, který je důležitý pro jízdu na supersportovním motocyklu i pro jízdu na závodních tratích, bylo dosaženo výrazného zlepšení oproti již tak velmi výkonnému motoru modelu S 1000 R. V rozsahu od 10 000 do 12 000 1/min je k dispozici znatelně vyšší točivý moment, a tím i výkon pro akceleraci.

Titanové výfukové ventily s novými pružinami, tenčí a lehčí vahadla a zdokonalené vačkové hřídele.

V každém spalovacím prostoru M R jsou umístěné čtyři ventily vyrobené z lehkého titanu. Z důvodů minimalizace hmotnosti jsou dřívky sacích ventilů duté. Ventily jsou ovládány běžným způsobem pomocí lehkých, odolných a průmyslovým diamantem DLC potažených vahadel.

Vylepšený rozdělený systém sání s kratšími sacími kanály pro optimalizovanou výměnu plynů ve vysokých otáčkách.

Nové M R má plně elektronickou plynovou rukojeť, jejímž přínosem jsou příjemně nízké provozní síly a dokonale přesné ovládání motoru. Motor M R je vybaven variabilními sacími kanály. Délka sacích kanálů se mění ve dvou stupních pomocí počítačem řízeného servomotoru umístěného na airboxu. Při otáčkách nad 11 000 1/min se otevírají krátké sací kanály pro dosažení maximálního výkonu.



Výrazně lepší dynamika s ještě větší akcelerací a zátahem.

Nový motor M R je v celém spektru otáček ještě výkonnější než čtyřválcový motor S 1000 R. Dramaticky se zlepšila zejména akcelerace a točivý moment. Se zrychlením z 0 na 200 km/h za 7,5 s je M R o 0,5 s rychlejší. Hodnoty točivého momentu přinesly podobný výsledek, měřený na 6. rychlostní stupeň. Zatímco S 1000 R potřebuje čas 3,3 s na rozjezd z 60 na 100 km/h, M R stačí 2,9 s. Zrychlení z 100 na 150 km/h trvá 2,5 s (S 1000 R: 3,3 s) a ze 140 na 180 km/h 2,8 s (S 1000 R: 4,0 s).

Jízdní režimy „Rain“, „Road“, „Dynamic“, „Race“ a „Race Pro 1-3“ a nejnovější generace dynamické kontroly trakce DTC a DTC kontrola zvedání předního kola se šestiosým senzorem.

U nového M R se jasně rozlišují dva jízdní světy: okresní silnice a závodní okruh. Nové M R je standardně vybaveno čtyřmi jízdními režimy „Rain“, „Road“, „Dynamic“ a „Race“, jakož i dalšími režimy „Race Pro 1“, „Race Pro 2“ a „Race Pro 3“. Součástí standardní výbavy je také nejnovější generace systému Dynamic Traction Control (DTC) se šestiosým senzorem a senzorem náklonu umožňujícím přesnější činnost systémů pro ještě větší bezpečnost a dynamiku během akcelerace.

Launch Control pro dokonalý rozjezd.

Nové M R nabízí také funkci Launch Control, která pomáhá při rozjezdu. Aktivuje se stisknutím tlačítka Start na déle než tři sekundy při stání s motorem na volnoběh.



3. Podvozek a aerodynamika.

„Abychom mohli vysoký výkon modelu M 1000 R přenést na silnici, museli jsme provést určité úpravy na odpružení a podvozku. M křídélka, pozice jezdce směrem k přednímu kolu a pneumatiky vyvinuté výhradně pro M R zajišťují maximální stabilitu a radost z jízdy. M brzdy, poprvé použité u sportovního roadsteru, udržují M R pod kontrolou.“ Sebastian Epp, vývoj podvozku M 1000 R.

M křídélka a větrné deflektory. Později na brzdách a rychleji na plynu díky aerodynamickému přitlaku bez jakéhokoli snížení maximální rychlosti.

Kromě technologie pohonu a podvozku byla rozhodujícím bodem v technických specifikacích modelu M R také aerodynamika. Nové M R dostalo na přední kapotáž M křídélka s cílem dosáhnout ještě rychlejších časů na závodním okruhu a co nejlepší jízdní stability ve vysokých rychlostech. Již při rychlosti 160 km/h zatěžují díky vytvářenému aerodynamickému přitlaku přední kolo dalšími 11 kg. Optimální přenos přitlaku generovaného křídélky zajišťuje dodatečná, zvenčí neviditelná nosná konstrukce.

M brzdy s ruční radiální brzdovou pumpou pro maximální brzdný výkon na okruhu a při dynamické jízdě.

Po modelu M 1000 RR je nové M R druhým motocyklem BMW, který je vybaven M brzdovou soustavou. Brzdy byly navrženy přímo na základě zkušeností se závodními brzdami závodních strojů BMW Motorrad v mistrovství světa superbiků. Při vývoji M brzd byly využity všechny předchozí poznatky BMW Motorrad, včetně poznatků ze zákaznického motorsportu a funkcí závodního ABS. Výsledkem této náročné vývojové práce jsou M brzdy nabízející maximální brzdný výkon, precizní obsluhu, odolnost vůči vadnutí a vynikající odezvu. Modře lakované třmeny se vyznačují proslulým logem M.

Spolu se dvěma 5 mm silnými brzdovými kotouči o průměru 320 mm a černě lakovanými hliníkovými držáky brzdových kotoučů představuje brzdový systém vybavený novou ruční radiální brzdovou pumpou v současnosti vrchol vývoje brzdových systémů v oblasti silničních strojů. Pro různá využití jsou k dispozici dvě varianty brzdových destiček, jedna pro silniční použití a druhá směs z mistrovství světa ve vytrvalostních závodech pro použití na závodním okruhu. Obě směsi brzdových destiček jsou přizpůsobeny funkcím systému ABS Pro. Na



zadním kole zajišťuje zpomalení jednopístkový plovoucí třmen v designu M, taktéž lakovaný modrou barvou, spolu s ocelovým brzdovým kotoučem o průměru 220 mm.

Lehká kovaná hliníková kola ve standardní výbavě a exkluzivní M karbonová kola jako špičkové high-tech komponenty pro maximální výkonnost v rámci paketu M Competition.

Nové M R je již standardně vybaveno velmi lehkými kovanými hliníkovými koly. Exkluzivní M karbonová kola jsou k dispozici také jako volitelná výbava a jako součást paketu M Competition. Mimořádně pevná a superlehká karbonová vlákna, vyvinutá pro letecký průmysl, se nejprve prosadila v závodním světě a nyní také v motocyklech BMW. BMW Motorrad tento materiál používá všude tam, kde je vyžadována minimální hmotnost a maximální pevnost.



4. Elektrický systém a elektronika.

Přístrojový panel se skvěle čitelným 6,5palcovým barevným displejem, M animací, novým zobrazením otáčkoměru (červená oblast) a rozhraním OBD pro M GPS Datalogger a M GPS Laptrigger, které lze používat po zadání aktivačního kódu.

Přístrojový panel nového M R má stejný základní design jako M RR. Čtyři obrazovky (obrazovka Pure-Ride s nejdůležitějšími informacemi a 3 základní obrazovky) umožňují jezdcům zvolit si zobrazení podle svých potřeb. Navazuje na jednotný design pro účely supersportovních motocyklů. Rozmanitost informací, kvalita zobrazení a také uživatelská přívětivost nového přístrojového panelu nemají v tomto segmentu v současnosti konkurenci. Kromě široké nabídky funkcí a informací kladli vývojáři BMW Motorrad zvláštní důraz na co nejlepší čitelnost 6,5palcového barevného displeje.

Přístrojový panel M RR je vybaven vylepšeným otáčkoměrem. Nyní má čárkovanou oblast a plně červenou oblast, která je přímo řízena řídicí jednotkou motoru. Čárkované oblasti je třeba se vyhnout a nedoporučuje se jí používat, zatímco plná červená oblast je uzamčena. Toto nové schéma zobrazení se týká například fáze zahřívání motoru, omezení otáček, paměti závad, činnosti omezovače rychlosti při jízdě v boxové uličce, funkce launch control, stejně jako režimu showroom a upozornění na vysokou teplotu. Další novou funkcí otáčkoměru je, že bliká společně s kontrolkou řazení. Kromě digitálního zobrazení rychlosti, otáček, zvolených jízdních režimů, nastavení ABS Pro a DTC a menu lze prostřednictvím displeje zobrazovat další následující informace:

- Aktuální strana náklonu motocyklu, levá/pravá.
- Maximální dosažená pozice náklonu, levá/pravá.
- Aktuální zpomalení v m/s^2 .
- Maximální dosažené zpomalení v m/s^2 .
- Snížení točivého momentu motoru funkcí DTC.
- Upozornění na překročení rychlosti (pokud je překročena dříve nastavená rychlost, objeví se nápis „SPEED“).
- Průměrná rychlost.
- Průměrná spotřeba paliva.
- Počítadlo km, 1 a 2.
- Zbývající dojezd.
- Celkový počet kilometrů.
- Stav paliva v nádrži.



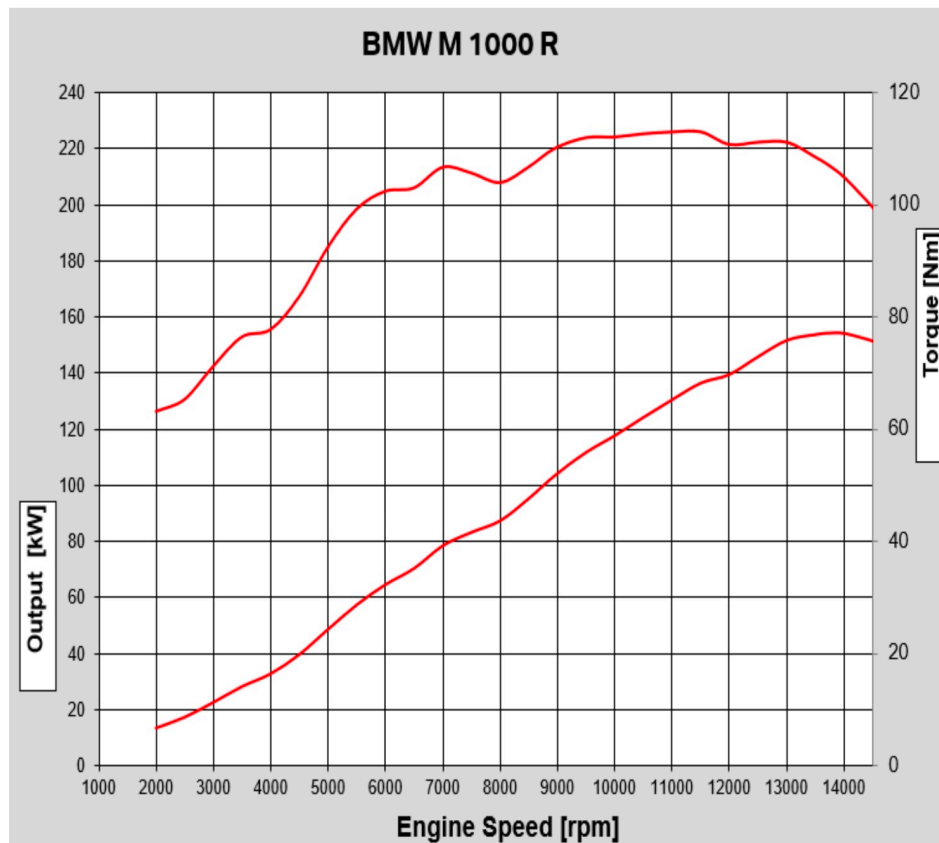
Pro jezdce využívající nové M R na okruhu nabízí přístrojový panel následující další zajímavé informace, které lze zobrazit v různých podobách:

- Čas na kolo a jeho délka.
- Dosažené rychlosti na okruhu (minimální, maximální, průměr).
- Aktivní jízdní režim daného kola.
- Nastavení DTC pro dané kolo.
- Úhel náklonu, levá/pravá.
- Maximální snížení točivého momentu funkcí DTC na kolo.
- Maximální zpomalení na kolo.
- Počet přeřazení na kolo.
- Průměrná pozice plynu na kolo.
- Celkový počet kol, celkový čas jízdy a celková vzdálenost.
- Nejlepší dosažený čas na kolo.

A mnohem víc.



5. Křivky výkonu a točivého momentu.





6. Technické údaje.

BMW M 1000 R		
Engine		
Capacity	cc	999
Bore/stroke	mm	80/49.7
Output	kW/hp	154/210
at engine speed	rpm	13750
Torque	Nm	113
at engine speed	rpm	11,000
Type	Water-cooled in-line 4-cylinder engine	
Compression/fuel	13.3:1 / Premium unleaded petrol, octane rating 95-98 (RON) (knock control; rated power at 98 RON)	
Valve/accelerator actuation	DOHC (double overhead camshaft), Valve actuation via single cam followers	
Valves per cylinder	4	
Ø intake/outlet	mm	33.5/27.2
Throttle valve diameter	mm	48
Engine control	BMS-O	
Emission control	Closed-loop three-way catalytic converter	
Electrical system		
Alternator	W	493
Battery	V/Ah	Battery 12/5, maintenance-free
Headlamp	W	Full LED headlamp
Starter	kW	0.8
Power transmission - gearbox		
Clutch	Self-reinforcing multi-plate anti-hopping oil bath clutch, mechanically operated	
Gearbox	Constant-mesh 6-speed gearbox	
Primary ratio	1.652	
Transmission ratios	2.647	
	I	
	II	2.091
	III	1.727
	IV	1.500
	V	1.360
	VI	1.261
Rear wheel drive	Chain	
Secondary ratio	2.765	
Suspension		
Frame construction type	Aluminium composite bridge frame, engine self-supporting	
Front wheel suspension	Upside-down telescopic fork, sliding tube diameter 45 mm,	



Rear wheel suspension	Aluminium double-sided swinging arm with central sprint strut and Full Floater Pro kinematics	
-----------------------	---	--

BMW M 1000 R

Suspension travel, front/rear	mm	120/117
Wheel castor	mm	96.3
Wheelbase	mm	1,450
Steering head angle	°	66
Brakes	Front	M double disc brake, floating, Ø 320 mm, radial four-piston fixed callipers
	Rear	M single-disc brake, Ø 220 mm, single-piston floating calliper
ABS		BMW Motorrad ABS Pro (part-integral)
Traction control		BMW Motorrad DTC
Wheels		Standard: aluminium forged wheels
		M Carbon wheels in conjunction with M Competition Package
	Front	3.50 x 17"
	Rear	6.00 x 17"
Tyres	Front	120/70 ZR17
	Rear	200/55 ZR17

Dimensions and weights

Total length	mm	2,090
Total width with mirrors	mm	812
Seat height	mm	840
DIN unladen weight, fully fuelled	kg	199
Permitted total weight	kg	407
Fuel tank capacity	l	16.5

Performance figures

Fuel consumption (WMTC)	l/100 km	6.4
CO2	g/km	144
Acceleration	0-100 km/h s	3.2
Top speed	km/h	280



Kontakt

David Haidinger, Corporate Communications Manager, BMW Czech Republic
Telefon: +420 739 601 171; e-mail: david.haidinger@bmwgroup.com
BMW PressClub CZ: www.press.bmwgroup.com/pressclub/p/cz/startpage.htm
Internet: www.bmw.cz; Facebook CZ: <https://www.facebook.com/BMW.Ceska.Republika>

BMW Group

BMW Group je se svými značkami BMW, MINI a Rolls-Royce vedoucím výrobcem prémiových automobilů a motocyklů, stejně tak jako poskytovatelem prémiových finančních produktů a služeb mobility. BMW Group je globální společností s 31 výrobními a montážními závody v 15 zemích a celosvětovou prodejní sítí se zastoupením ve více než 140 zemích.

V roce 2020 společnost BMW Group prodala po celém světě více než 2,3 milionu osobních vozů a více než 169 000 motocyklů. Zisk před zdaněním ve finančním roce 2020 činil 5,222 miliardy Euro, příjmy dosáhly 98 990 miliardy Euro. K 31. prosinci 2020 pracovalo pro BMW Group 120 726 zaměstnanců.

Úspěchy společnosti BMW Group se vždy opíraly o dlouhodobé strategie a odpovědnost. Celý hodnotový a výrobní proces je zaměřen na ekologickou a sociální udržitelnost, k životnímu prostředí odpovědné produkty a jednoznačné zaměření na ochranu zdrojů. To vše je pevnou součástí celkového přístupu.

www.bmwgroup.com

Facebook: <http://www.facebook.com/BMWGroup>

Twitter: <http://twitter.com/BMWGroup>

YouTube: <http://www.youtube.com/BMWGroupview>

Google+: <http://googleplus.bmwgroup.com>